



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 135 ]

नई दिल्ली, मंगलवार, मई 29, 2001/ज्येष्ठ 8, 1923

No. 135]

NEW DELHI, TUESDAY, MAY 29, 2001/JYAISTHA 8, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 मई, 2001

सं. टीएएमपी/92/2000-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50क और 50ख की शर्तों के अनुसार पत्तन-देयताओं की दरों को निर्धारित करने से संबंधित महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 4 फरवरी, 2000 के आदेश की समीक्षा करने के लिए मुरगांव पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

मामला सं. टीएएमपी/92/2000-एमओपीटी

मुरगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(मई, 2001 के 16वें दिन पारित किया गया)

इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50क और 50ख की शर्तों के अनुसार पत्तन देयताओं की दरों को निर्धारित करते हुए सभी न्यासों के लिए समान रूप से अपनाने हेतु 4 फरवरी, 2000 को एक आदेश पारित किया था।

2. मुरगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने इसका विरोध किया है और निम्नलिखित बातों पर विचार करते हुए इस आदेश की समीक्षा करने का अनुरोध किया है :-

- (i) इस पत्तन पर पहुंचने वाले लौह अयस्क जलयान बैलस्ट रूप में आते हैं और इन लौह अयस्क जलयानों पर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50क के उपबंधों को लागू करना व्यावहारिक नहीं है।

- (ii) कथित परंतुक केवल चुनिंदा जलयानों के समूह पर लागू होगा, जो यात्री एवं कार्गो ले जाते हैं। यदि यह सभी जलयानों पर लागू होता है तो पत्तन को राजस्व की बहुत हानि होगी।
- (iii) कथित उपबंध केवल 1997 के दौरान कानून में शामिल किया गया था। परंतु, यह पत्तन परंपरागत रूप से दरों के मान (दरों के मान के खण्ड-क, भाग-1, पृष्ठ-2 में पाद-टिप्पणी-घ के अधीन) में एक परंतुक के अधीन केवल कार्गो-सह-यात्री जलयानों को यह रियायत दे रहा है।
- (iv) यह पत्तन केवल एक विशिष्ट श्रेणी के जलयानों अर्थात् कार्गो-सह-यात्री जलयानों को दो से अधिक दशकों से उपर्युक्त रियायत दे रहा है और केवल उस श्रेणी के जलयानों को यह रियायत जारी रखने की अनुमति दी जाए। एमओपीटी पत्तन एकल किस्म के माल वाला पत्तन है जहाँ लौह अयस्क जहाज अनिवार्य रूप से केवल बैलस्ट रूप में आते हैं और इस पत्तन पर पहुंचने वाले कुल जलयानों में 40% से अधिक लौह अयस्क जलयान हैं।
- (v) पत्तन में बैलस्ट रूप में और यात्रियों को न ढोने वाले जलयानों के प्रवेश पर दी गई रियायत का अर्थ है कि वह जलयान आवश्यक रूप से कार्गो-सह-यात्री जलयान है। इस खंड का आशय यह देखना है कि पत्तन का राजस्व भी सुरक्षित है।
- (vi) तक यह है कि बैलस्ट रूप में आने वाले जलयानों से पत्तन देयताओं का केवल 75% वसूल किया जाए और उन्हें रियायत तब प्रदान की जाए, जब उनका इरादा पूरा कार्गो लादने और यात्रा शुरू करने का हो। एमओपीटी में लौह अयस्क जलयान बैलस्ट रूप में प्रवेश करते हैं; परंतु वे अधिक क्षमता तक कार्गो लादते हैं। यदि ऐसी रियायतों को बढ़ाया जाता है तो न केवल पत्तन अपितु देश को भी भारी विदेशी मुद्रा का नुकसान होगा।

3. एमओपीटी ने यह भी सूचित किया कि कार्गो-सह-यात्री जलयानों से लागू पत्तन देयताओं का केवल 75% वसूल करने का उपबंध 1985 से पूर्व भी उपलब्ध था। भारत सरकार के नौवहन और परिवहन मंत्रालय ने अपनी अधिसूचना सं. पीडब्ल्यू/पीजीआर-58/84 (ii), दिनांक 30 जनवरी, 1985 में केवल कार्गो-सह-यात्री जलयानों के लिए उपर्युक्त उपबंध के लागू होने को अनुमोदित किया था।

4. इस प्रस्ताव के संदर्भ में निम्नलिखित प्रयोक्ताओं ने टिप्पणियाँ भेजी थीं, जिनका सार निम्नलिखित है :-

#### मुरगांव जहाज एजेंट्स संघ (एमएसएए)

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का आदेश सभी महापत्तनों पर लागू होता है। एमओपीटी इनसे इतर नहीं है।
- (ii) लौह अयस्क निर्यात करने वाले पत्तनों सहित सभी अन्य भारतीय पत्तन बैलस्ट रूप में आने वाले जलयानों से पत्तन देयताओं का 75% वसूल कर रहे हैं।
- (iii) एमओपीटी महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश को हल्का करने की कोशिश कर रहा है और इसे केवल चुनिंदा जलयानों के समूह अर्थात् कार्गो-सह-यात्री जलयान पर लागू करना चाहता है, जबकि एमओपीटी अच्छी तरह जानता है कि जलयानों की यह श्रेणी अभी तक इस पत्तन पर नहीं पहुंच रही है।

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) हम मुरगांव जहाज एजेंट्स संघ द्वारा दिए गए मतों का पूर्णतः समर्थन करते हैं।
- (ii) उपलब्ध सूचना के अनुसार, सभी अन्य पत्तन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश को लागू कर रहे हैं और बैलस्ट रूप में तथा यात्रियों को न ढोने वाले सभी जलयानों से प्रवेश करने पर पत्तन देयताओं का 75% वसूल कर रहे हैं।

5. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 21 सितम्बर, 2000 को एमओपीटी में की गई थी। संयुक्त सुनवाई के समय निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

#### मुरगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

- (i) यह विशिष्टता हमारे पास कई वर्षों से है। सरकार ने भी इस प्रक्रिया का अनुमोदन किया था।
- (ii) यदि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश को लागू किया जाता है तो हमें भारी नुकसान उठाना पड़ेगा।
- (iii) परिवर्तन का कोई कारण नहीं है।

- (iv) महापत्तन न्यास अधिनियम की यह धारा वर्ष 1997 के संशोधन में शामिल की गई थी।
- (v) सरकार ने 1985 में दरों के मान में एक शर्त अनुमोदित की कि यह केवल कार्गो-सह-यात्री जलयानों पर लागू होगा।
- (vi) यह सही है कि "—बिना कोई यात्री बोये ——"संबंधी धारा दर्शाती है कि इसका आशय केवल कार्गो-सह-यात्री जलयानों से है।
- (vii) पहले भी कार्गो-सह-यात्री जलयान यहाँ आते रहे हैं। यह उपबंध केवल उनके लिए था। अब केवल कार्गो जलयान आ रहे हैं। परन्तु, वह हमें पूर्ववर्ती तर्क से भ्रमित नहीं कर सकता।
- (viii) सरकार को अनावश्यक कार्गो-सह-यात्री जलयानों को विनिर्दिष्ट नहीं करना चाहिए। यह एक दूरगामी पद्धति है।
- (ix) किसी भी बल्क कार्गो प्रहस्तन पत्तन में जलयान बैलस्ट रूप में आते हैं। निश्चित रूप से उन्हें रियायत नहीं दी जानी चाहिए।
- (x) हम त्रुटि-सुधार के लिए समीक्षा का अनुरोध करते हैं।
- (xi) भारतीय पत्तन अधिनियम स्वतंत्रता से पूर्व अधिनियमित किया गया था। ब्रिटिश सरकार ने भारत से निर्यात को बढ़ावा देने के बारे में नहीं सोचा था।
- (xii) अब तक प्रयोक्ताओं ने व्यवस्था स्वीकार की थी। अब तक कोई विरोध नहीं किया गया था। वे अब कैसे प्रश्न करना शुरू कर सकते हैं?

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)/मुरगांव जहाज एजेंट्स संघ (एमएसएए)

- (i) 6 मार्च, 2000 को अधिसूचित किया गया आदेश एमओपीटी द्वारा अपनी दरों के मान में परंतुक को कारण के रूप में उद्धरित करते हुए अभी तक लागू नहीं किया गया है।
- (ii) (क) भारतीय पत्तन अधिनियम (अब, महापत्तन न्यास अधिनियम) में यह परंतुक उपबंध की प्रकृति के विरुद्ध जाता है। कृपया दोनों अधिनियमों की उद्देशिका को पढ़ें।  
(ख) एमओपीटी दरों के मान में किसी परंतुक के माध्यम से किसी वैधानिक उपबंध के विस्तार को निर्बंधित नहीं कर सकता। यदि सरकार ने यह स्वीकार कर लिया होता तब भी यह वैध नहीं होता।
- (iii) पिछले 35 वर्षों अथवा इससे अधिक वर्षों से कोई कार्गो-सह-यात्री जलयान नहीं आया है। इसलिए हम 1985 में दरों के मान में किए गए परिवर्तन के तर्क को नहीं जान सकते।
- (iv) इस उपबंध का मुख्य उद्देश्य निर्यात को बढ़ावा देना है। लौह अयस्क एमओपीटी का मुख्य आधार है। इसके कारण होने वाले विधिसम्मत लाम को अस्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेशानुसार अन्य पत्तन इन रियायतों को लागू कर रहे हैं। तो एमओपीटी क्यों नहीं लागू कर रहा है?
- (vi) हमने पहले इसका विरोध नहीं किया था क्योंकि हमें इसकी जानकारी नहीं थी।
- (vii) भारतीय पत्तन अधिनियम स्वतंत्रता के पश्चात कई बार संशोधित किया गया था। इस धारा को संशोधित नहीं किया गया; इसे जारी रखने की अनुमति दी गई। इसलिए, ब्रिटिश सरकार के उद्देश्यों के बारे में एमओपीटी का तर्क सही नहीं है।

#### मुरगांव जहाज एजेंट्स संघ (एमएसएए)

- (i) गोवा की मुक्ति से पूर्व 'कार्गो-सह-यात्री' सभी प्रकार से संगत था। मुक्ति के पश्चात ऐसा कोई जलयान नहीं आया है।
- (ii) यह रियायत बैलस्ट रूप में आने वाले और अधिक कार्गो ले जाने वाले जलयान के लिए एक प्रोत्साहन है।
- (iii) वसूली के आधार को एनआरटी से जीआरटी और रुपए मूल्यवर्ग से डालर मूल्यवर्ग में बदला गया है। पत्तन को पहले से ही लाम हो रहा है।
- (iv) अन्य पत्तन भी लौह अयस्क निर्यात कर रहे हैं और यह रियायत दे रहे हैं। तो एमओपीटी क्यों नहीं दे रहा है?

#### गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ (जीएमओईए)

इस संदर्भ में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा आदेश पर कोई रोक नहीं लगाई गई है। एमओपीटी की कार्रवाई 'अवमानना' के समान है।

6.1. संयुक्त सुनवाई के समय, मुरगांव जहाज एजेंट्स संघ, आईएनएसए और मुरगांव कुली संघ द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान उनके द्वारा कही गई बातों को दोहराते हुए एक संयुक्त अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था।

6.2. एमओपीटी ने एमओपीटी पर पत्तन देयताओं की वसूली के संबंध में दरें और शर्तें निर्धारित करते हुए भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी की गई 30 जनवरी, 1985 और 2 फरवरी, 1993 की अधिसूचनाओं के प्रतियाँ प्रस्तुत की हैं।

7. चूंकि, एमओपीटी ने कहा है कि भारत सरकार के नौवहन और परिवहन मंत्रालय (तत्कालीन) ने यह परंतुक अनुमोदित किया था कि मुरगांव पत्तन में रियायत केवल कार्गो-सह-यात्री जलयानों पर लागू होगी, नौवहन मंत्रालय (एमओएस) से उन विशेष बातों को सूचित करने का अनुरोध किया गया था जिनके अधीन सरकार ने एमओपीटी के मामले में केवल कार्गो-सह-यात्री जलयानों के लिए रियायती पत्तन देयता वसूलने की शर्त को अनुमोदित किया था।

8. नौवहन मंत्रालय (एमओएस) ने सूचित किया है कि एमओपीटी को यह रियायत मंत्रालय की अधिसूचना सं. पीछब्ल्यू/पीजीआर-58/84 (II), दिनांक 30 जनवरी, 1985 के उपबंधों के अधीन दी गई। एमओपीटी केवल एक विशिष्ट श्रेणी के जलयानों अर्थात् कार्गो-सह-यात्री जलयान को रियायतें दे रहा है, क्योंकि एमओपीटी एकल किस्म के माल वाला पत्तन है, जहाँ लौह अयस्क जहाज अनिवार्यतः बैलस्ट रूप में आते हैं। प्रारंभ में पत्तन पर प्रहस्ति कुल यातायात का लगभग 90% लौह अयस्क था। इस खंड का आशय दर्शाता है कि पत्तन राजस्व भी सुरक्षित है।

9.1. चूंकि, नौवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा दिया गया उत्तर विधिक स्थिति को स्पष्ट नहीं करता इसलिए नौवहन मंत्रालय (एमओएस) से निम्नलिखित बातों पर स्पष्टीकरण के लिए दूसरी बार पत्र लिख गया था :-

- (i) केवल एमओपीटी के मामले में ही कानून में 'कोई भी जलयान' अभिव्यक्ति को 'कार्गो-सह-यात्री जलयान' के रूप में लिया गया है और अन्य महापत्तनों के मामलों में क्यों नहीं?
- (ii) भारतीय पत्तन अधिनियम के अधीन उपलब्ध सांविधिक उपबंध सरकार को केवल एक पत्तन के मामले में ऐसे विचलन करने की शक्ति प्रदान करते हैं।

9.2. नौवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अनेक अनुस्मारकों के बावजूद अभी तक कोई उत्तर नहीं भेजा।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई के समय दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50क किसी भी पत्तन में बैलस्ट और यात्रियों को न डोने वाले जलयानों के प्रवेश पर पत्तन देयता की दरों, अन्य किसी प्रमार्य दर का अधिकतम 3/4, को निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण को शक्ति प्रदान करती है।
- (ii) 4 फरवरी, 2000 का आक्षेपित आदेश सभी महापत्तनों पर संगत सांविधिक उपबंध को एकसमान रूप से लागू करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पारित किया गया था। इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50क के अधीन सभी महापत्तनों द्वारा एकसमान रूप से अपनाने के लिए 75% पत्तन देयता की अधिकतम स्वीकार्य दर निर्धारित की है।

परंतु, यह भी देखना होगा कि धारा 50क स्वयं ही जलयानों के बैलस्ट रूप में प्रवेश पर रियायती पत्तन देयता की वसूली की शर्त निर्धारित करती है। इस प्राधिकरण ने पत्तनों पर वित्तीय बोझ को कम करने के लिए धारा 50क के अधीन अधिकतम स्वीकार्य दर निर्धारित की है।

- (iii) धारा 50क की शब्दावली से पता चलता है कि पत्तन में प्रवेश करने और निम्नलिखित शर्तों को पूरा करने वाला कोई भी जलयान रियायती पत्तन देयता के भुगतान के योग्य होगा :

- (क) यह बैलस्ट रूप में प्रवेश करेगा; और,
- (ख) यह यात्रियों को नहीं उठाएगा।

इस अधिनियम में यह उल्लेख नहीं है कि यह रियायत केवल 'कार्गो-सह-यात्री जलयान' को उपलब्ध होगी, जैसा कि एमओपीटी द्वारा निर्विधित किया गया है।

- (iv) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वे परिस्थितियाँ जिनके अंतर्गत जलयान धारा 50क के अधीन रियायती पत्तन देयता के लिए योग्यता प्राप्त करते हैं, उस धारा में स्पष्ट रूप से दी गई हैं। चूंकि, इस प्राधिकरण द्वारा कोई नई शर्त नहीं लगाई गई है, इसलिए एक त्रुटि के सुधार के लिए 4 फरवरी, 2000 के आदेश की समीक्षा करने का एमओपीटी का तर्क महत्वपूर्ण प्रतीत नहीं होता।

- (v) एमओपीटी ने पहले भी निर्यात को बढ़ावा देने, देश को विदेशी मुद्रा के नुकसान, औपनिवेशिक उत्तराधिकार, लौह अयस्क कैरियर्स को लाभ, कानून बनाने वालों का इरादा आदि के बारे में विभिन्न तर्क दिए थे। इससे यह प्रतीत होता है कि ये सभी तर्क असंगत हैं। इस अधिनियम में किस संदर्भ में निर्धारण किया गया। यह इस प्राधिकरण का काम नहीं है कि वह कानून-निर्माताओं के उद्देश्यों का पता लगाए अथवा विधिक उपबंधों के लिए कुछ प्रतिकूल निर्धारित करे। यदि एमओपीटी को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50क के कार्यान्वयन के कारण कोई कठिनाई हो रही है तो उसे सरकार को अधिनियम में संशोधन के लिए पहुंचाना चाहिए न कि इस प्राधिकरण से अभिव्यक्त उपबंधों को भिन्न रूप में निर्वर्तित करने का अनुरोध करना चाहिए। यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि यह उपबंध एकसमान रूप से सभी महापत्तनों पर लागू होता है और किसी अन्य पत्तन (विशेष रूप से लौह अयस्क निर्यात करने वाले पत्तनों सहित) ने इस आक्षेपित आदेश को लागू करने में कोई कठिनाई अभिव्यक्त नहीं की है।
- (vi) उल्लेखनीय है कि यह अधिनियम इस प्राधिकरण को धारा 50क के अधीन पत्तन देयता की वसूली के लिए केवल एक पत्तन के मामले में उसके राजस्व घाटे पर विचार करते हुए अलग शर्त निर्धारित करने को कोई विवेकाधिकार प्रदान नहीं करता।
- (vii) एमओपीटी ने 1985 और 1993 में अपनी दरों के मान में सरकार द्वारा अनुमोदित दो संशोधनों पर पूरा विश्वास व्यक्त किया है, जिनमें केवल कार्गो-सह-यात्री जलयानों को रियायती पत्तन देयता शामिल है। इससे पूर्व सरकार द्वारा पत्तन प्रशुल्कों के संदर्भ में लिए गए निर्णय इस प्राधिकरण को आबद्ध नहीं करते। यदि एमओपीटी का तर्क स्वीकार्य है तो यह प्राधिकरण तब तक किसी महापत्तन की दरों और शर्तों को संशोधित नहीं कर सकता, जब तक कि एक ही समय में अथवा फिर कभी, वे सभी सरकार द्वारा अनुमोदित नहीं किए जाते। तथापि, इस प्राधिकरण ने इस मामले में सरकार से विचार-विमर्श किया है। सरकार ने हमें किसी विशेष विचार, जोकि विधिक जाँच का विरोध कर सके, से अवगत नहीं कराया है, जिसके अधीन एमओपीटी के मामले में विचलन किया जा सकता है।
- (viii) जैसाकि आईएनएसए और एमएसएए द्वारा जोर दिया जा रहा है, यह ध्यान देने की आवश्यकता है कि किसी पत्तन न्यास की दरों के मान में कोई खंड शासित अधिनियम में शामिल उपबंध को निष्प्रभावी नहीं कर सकता। इस प्राधिकरण का 4 फरवरी, 2000 का आदेश विशेष रूप से सभी पत्तन न्यासों की वर्तमान दरों के मान को इसमें किए गए निर्धारणों को प्रदान करने के लिए संशोधित करता है। तदनुसार, एमओपीटी की दरों के मान में सरकार द्वारा अनुमोदित पूर्ववर्ती शर्त समाप्त की जाती है और इस प्राधिकरण द्वारा किया गया निर्धारण 5 अप्रैल, 2000 से प्रभावी होगा। एमओपीटी इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के मान के अनुसार प्रभारों को वसूल करने के लिए विधिक रूप से आबद्ध है। आदेश को कार्यान्वित न करने की एमओपीटी की कार्रवाई का अनुमोदन नहीं किया जा सकता। समीक्षा याचिका प्रस्तुत करने को आदेश के अकार्यान्वयन का वैध कारण नहीं माना जा सकता। जब तक यह प्राधिकरण अपने आदेश की समीक्षा और इसमें संशोधन करेगा, यदि आवश्यक हो, तब तक मूल आदेश प्रभावी रहेगा, ऐसी स्थिति को छोड़कर जब तक इस प्राधिकरण अथवा किसी अन्य उच्चतर न्यायिक न्यायालय द्वारा कोई विशिष्ट स्थगन नहीं दिया जाता है।
- (ix) अभिलेखों को देखने पर कोई त्रुटि दिखाई नहीं देती है, जिसमें एमओपीटी के मामले में आक्षेपित आदेश की समीक्षा में संशोधन की आवश्यकता हो।

11. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण टीएमपी के 4 फरवरी, 2000 के आदेश की समीक्षा करने के एमओपीटी के अभ्यावेदन को रद्द करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/01-असाधारण]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 29th May, 2001

**No. TAMP/92/2000-MOPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by the Mormugao Port Trust for review of TAMP's Order dated 4 February, 2000 relating to prescribing the rates of port dues in terms of Section 50 A and 50 B of the Major Port Trusts Act, as in the Order appended hereto.

**Case No. TAMP/92/2000-MOPT****The Mormugao Port Trust (MOPT)**

...

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 10th day of May 2001)

This Authority had passed an Order on 4 February 2000 prescribing the rates of port dues in terms of Section 50 A and Section 50 B of the Major Port Trusts Act, 1963 for common adoption by all the Major Port Trusts.

2. The Mormugao Port Trust (MOPT) has represented against this and requested for a review of the Order to considering the following points:

- (i). The iron ore vessels calling at this port have to come in ballast and it may not be practicable to apply the provisions of Section 50 A of the MPT Act to these iron ore vessels.
- (ii). The proviso shall apply only to select group of vessels which carry passenger-cum-cargo. In case it is applied to all vessels, the port will suffer substantial revenue loss.
- (iii). The subject provision was inserted in the statute during 1997 only. However, the Port, by convention, has been granting this concession under a proviso in the Scale of Rates (under Foot Note – D in Page-2, Part-I, Section-A of the Scale of Rates) only to cargo-cum-passenger vessels.
- (iv). The port has been giving the above concession for more than two decades only to a specified class of vessels i.e. cargo-cum-passenger vessels and it may be permitted to continue the concession only to that class of vessels. The MOPT port is a mono-commodity port, wherein iron ore ships have necessarily to come only in ballast and more than 40% of the total vessels called at this port are iron ore vessels.
- (v). The concession granted to the vessels entering the port in ballast and not carrying any passengers means that vessel must be a cargo-cum-passenger vessel. The intention behind the clause is to see that the port's revenue also is protected.
- (vi). There is logic that the vessels coming in ballast shall be charged only 75% of the port dues and concession extended to them when their intention is to load full cargo and sail. The iron ore vessels enter the MOPT in ballast; but, they load cargo to the maximum capacity. If such concessions are extended, not only the Port but the country will also lose huge amount of foreign exchange.

3. The MOPT has further intimated that the provision for levying only 75% of the applicable port dues from cargo-cum-passenger vessels was available even prior to 1985. The Government of India, in the Ministry of Shipping and Transport, vide its Notification No.PW/PGR-58/84(II) dated 30 January 1985 had approved the applicability of the above provision only to cargo-cum-passenger vessels.

4. With reference to this proposal, the following users have sent comments as summarised below:

**The Mormugao Ship Agents' Association (MSAA)**

- (i). The Order of the TAMP is made applicable to all the major ports. MOPT cannot be an exception.
- (ii). All other Indian Ports including iron ore exporting ports have been charging 75% of the port dues from vessels arriving in ballast.
- (iii). The MOPT is trying to dilute the TAMP's Order and make it applicable only to selected group of vessels viz., cargo-cum-passenger vessels when the MOPT is very well aware that this category of vessels are not calling at this port at all.

**Indian National Shipowners Association (INSA)**

- (i). We fully endorse the views given by the Mormugao Ship Agents Association.
- (ii). According to information available, all other ports have implemented the order of the TAMP and are charging 75% of the port dues from all vessels entering in ballast and not carrying passengers.

5. A joint hearing in this case was held on 21 September 2000 at MOPT. At the joint hearing the following submissions were made:

**The Mormugao Port Trust (MOPT)**

- (i). We have had this distinction for several years. The Government had also approved the procedure.
- (ii). We will incur a huge loss if the TAMP Order is enforced.
- (iii). There is no reason to change.
- (iv). This Section of the MPT Act was introduced in the amendment of the year 1997. Earlier this provision was there in the Indian Ports Act.
- (v). Government approved in 1985 a condition in the Scale of Rates that it applies only to cargo-cum-passenger vessels.
- (vi). The very fact that the Section talks of "..... not carrying any passenger...." shows that it is meant only for cargo-cum-passenger vessels.
- (vii). Earlier cargo-cum-passenger vessels used come. This provision was for that only. Now only cargo vessels come. But, that shall not blind us to the earlier logic.
- (viii). Government will not have specified cargo-cum-passenger vessels for no reason. This is a long-standing practice.
- (ix). In any bulk cargo handling port, vessels have to come in ballast. Surely, they cannot be given a concession.
- (x). We have requested for a review to correct the error.
- (xi). Indian Port Act was enacted prior to Independence. The UK Government could not have thought of promoting exports from India.
- (xii). Users had accepted the arrangement so far. There was no protest until now. How can they start questioning now?

**The Indian National Shipowners Association (INSA) / Mormugao Ship Agents' Association (MSAA)**

- (i). The Order notified on 6 March 2000 has not yet been implemented by the MOPT citing the proviso in its Scale of Rates as the reason.
- (ii). (a). This proviso goes against the grain of the provision in the IP Act (now, the MPT Act). Please read the preamble of the two Acts.  
(b). The MOPT can not through a proviso in the Scale of Rates, restrict the scope of a statutory provision. Even if the Government had sanctioned it, it can not become valid.
- (iii). In the last thirty-five years or so, no cargo-cum-passenger vessel has come. We can not, therefore, see the logic of the change made in the Scale of Rates in 1985.
- (iv). Main intention of this provision is to boost exports. Iron ore is the mainstay of the MOPT. Do not deny it of a legitimate benefit due to it.
- (v). Other ports are extending such concessions as ordered by the TAMP. Why not the MOPT?
- (vi). We did not protest earlier because we were not aware.
- (vii). IP Act was amended many times since Independence. This Section has not been amended; it has been allowed to continue. Therefore, the MOPT's argument about the intentions of British Government is not correct.

**The Mormugao Ships' Agents Association (MSAA)**

- (i). 'Cargo-cum-passenger' was relevant, if at all, prior to liberation (of Goa). After liberation, no such vessel has come.
- (ii). This concession is an incentive for vessel to come in ballast and take out maximum cargo.
- (iii). Basis of charging has changed from NRT to GRT and from Rupee denomination to dollar denomination. The Port has already benefited.
- (iv). Other ports are also exporting iron ore and give this concession. Why not the MOPT?

**The Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA)**

There is no stay of the Order in reference by the TAMP. The MOPT action amounts to 'contempt'.

6.1. At the joint hearing, a joint representation was submitted by the Mormugao Ships Agents Association, INSA and Mormugao Stevedores' Association reiterating the points made by them during the joint hearing.

6.2. The MOPT submitted copies of notifications dated 30 January 1985 and 2 February 1993 issued by the Ministry of Surface Transport prescribing rates and conditionalities relating to levy of port dues at MOPT.

7. Since the MOPT has stated that the Government of India in the (then) Ministry of Shipping and Transport had approved the proviso that the concession applies only to cargo-cum-passenger vessels in the port of Mormugao, the Ministry of Shipping (MOS) was requested to intimate the special considerations under which the Government approved a



condition of levying concessional port dues only for cargo-cum-passenger vessels in the case of the MOPT.

8. The MOS has intimated that the MOPT has granted the concession under provisions of the Ministry's Notification No.PW/PGR-58/84(ii) dated 30 January 1985. The MOPT is giving the concessions only to a specified class of vessels i.e., cargo-cum-passenger vessel for the reason that the MOPT is a mono-commodity port wherein Iron ore ships have necessarily to come only in ballast. Initially about 90% of the total traffic handled at the port was iron ore. The intention behind the clause is see that the port revenue is also protected.

9.1. Since the reply given by the MOS did not clarify the legal position, another reference was made to the MOS seeking clarifications on the following points:

- (i). Why the expression "any vessel" in the statute has been taken as 'cargo-cum-passenger vessel' in the case of MOPT alone and not in the other major Ports?
- (ii). The statutory provisions which were available under the Indian Port Act empowering the Government to make such deviation only in the respect of one Port.

9.2. The MOS has not sent any reply so far despite several reminders.

10. With reference to the totality of information collected during the proceedings of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). Section 50 A of the MPT Act empowers this Authority to fix the rates of port dues, not exceeding  $\frac{3}{4}$ th of the rate otherwise chargeable, on vessels entering any port in ballast and not carrying passengers.
- (ii). The impugned Order dated 4 February 2000 was passed by this Authority for a uniform implementation of the relevant statutory provision across all major ports. This Authority has prescribed the maximum permissible rate of port dues of 75% under Section 50 A of the MPT Act for common adoption by all major ports.

It is to be recognised that Section 50 A itself prescribes the condition of levy of concessional port dues on vessels entering in ballast. It only empowers this Authority to prescribe the rate. This Authority has prescribed the maximum permissible rate under Section 50 A to soften the financial burden on the Ports.

- (iii). The wordings of Section 50 A indicate that any vessel entering a port and satisfying the following conditions will qualify for payment of concessional Port dues:

- (a) It shall enter the ballast; and,
- (b) it shall not carry passengers.

The Act does not stipulate that this concession will be available only to 'cargo-cum-passenger vessel', as interpreted by the MOPT.

- (iv). As has been mentioned earlier, the circumstances under which vessels qualify for concessional port dues under Section 50 A are clearly given in that Section itself. Since this is not a new conditionality introduced by this Authority, the argument of the MOPT for a review of the Order dated 4 February 2000 to correct an error appears to be without any merit.

- (v). The MOPT has advanced various arguments about boosting exports, loss of foreign exchange to the country, colonial inheritance, benefit to iron ore carriers, intention of law makers, etc. It appears that all these arguments are irrelevant. What is in reference is a prescription made in the Act. It is not for this Authority to go into the intentions of lawmakers or to prescribe something contrary to the legal provisions. If the MOPT faces any hardship due to operation of Section 50 A of the MPT Act, it must approach the Government to amend the Act and not this Authority with a request to interpret the express legal provisions in a different manner. It is relevant here to mention that this provision is commonly applicable to all major ports; and, no other port (including, significantly, iron ore exporting ports) has expressed any difficulty in implementation of the impugned Order.
  - (vi). It is noteworthy that the Act does not provide any discretion to this Authority to prescribe a different conditionality for levy of port dues under Section 50 A only in respect of one port considering its revenue loss.
  - (vii). The MOPT has strongly relied on the two revisions of its Scale of Rates approved by the Government in 1985 and 1993 which included a concession in port dues only to cargo-cum-passenger vessels. The decisions taken earlier by the Government with reference to port tariffs, cannot bind this Authority. If the argument of the MOPT is accepted, then, the Authority cannot revise rates and conditionalities of any of the major ports since they, at one point of time or another, would have all been approved by the Government.
- Nevertheless, this Authority has consulted the Government in this case. The Government has not informed us of any special consideration, which can withstand legal scrutiny, under which a deviation can be made in respect of the MOPT.
- (viii). As has rightly been emphasized by the INSA and the MSA, it needs to be stressed that a clause in the Scale of Rates of a Port Trust cannot supersede a provision contained in the governing Act. This Authority's Order dated 4 February 2000 specifically amends the existing Scale of Rates of all Port Trusts to provide for inclusion of the prescriptions made therein. Accordingly, the conditionality earlier approved by the Government in the Scale of Rates of the MOPT stands deleted and the prescription made by this Authority has come into force from 5 April 2000. The MOPT is legally bound to levy charges as per the Scale of Rates approved by this Authority. The MOPT's action of not implementing the Order cannot be approved of. Filing a review petition cannot be seen as a valid reason for non-implementation of the Order. Until this Authority reviews its Order and amends it, if necessary, the original order remains in force except when a specific stay is granted by this Authority or any other higher judicial forum.
  - (ix). There is no error apparent on the face of records which warrants modification in review of the impugned order in respect of the MOPT.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the representation of the MOPT for a review of the TAMP's Order dated 4 February 2000.

S. SATHYAM, Chairman

[No. ADVT/III/IV/143/01-Exty]